

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIII. — Wydany i rozesłany dnia 12 października 1871.

115.

Dokument koncesyi z dnia 11 września 1871,

na budowę i ruch kolej żelaznej parowej z Szternberku (Sternberg) do połączenia z koleją północną morawsko-szlaską na Unczów (Mährisch-Neustadt), Szumberk morawski (Mährisch-Schönberg), Hanuszowice (Hannsdorf) i Kraliki (Grulich) do pewnego punktu kolej żelaznej z Uścia nad Orlicą (Wildenschwert) do Środolesia (Mittelwalde) przy granicy austriacko pruskiej.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Astryi; Wielki Księże Krakowa; Księże Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karynty, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Śląska; Wielki Księże Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy firma „Bracia Klein“, Edward Oberleithner, Karol Oberleithner, Aloizy Scholz, Ignacy Seidl, Karol Sieglsen., Franciszek Leischner i firma „Hielle & Dietrich“ wnieśli prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolej żelaznej parowej z Szternberku na Szumberk morawski do pewnego punktu kolej żelaznej z Uścia nad Orlicą do Środolesia przy granicy austriacko pruskiej, przeto, ze względu na pożyteczność przedsiębiorstwa tego dla ogólna, widzimy się spowodowani, wzmiarkowanym petentom koncesią tą, na mocy ustawy z dnia 14 lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 70 i ustawy o koncesiach na kolej żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 nadać, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesjonariuszom prawo budowy i ruchu kolej żelaznej parowej z Szternberku do połączenia z koleją północną morawsko szlaską na Unczów morawski, Szumberk morawski, Hanuszowice i Kraliki do pewnego punktu kolej żelaznej z Uścia nad Orlicą do Środolesia przy granicy austriacko pruskiej.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolejowego winny być wykonane według planów szczegółowych przez ministerstwo handlu zatwierdzonych, jakież według kontraktów budowy i dostawy, ministerstwu handlu przedłożyc się mających.

Roboty przy budowie mają być rozdawane pod kontrolą ministerstwa handlu.

Co do warunków dopełnić się mających pod względem konstrukcji i urządzenia szczegółów przy środkach ruchu i sygnatach, jak niemniej pod względem budowy domów na stacy i zakładów po stacyach, udzielone zostaną koncesyjnym przepisy, które służyć im będą za podstawę.

Projekta tu należące, ministerstwu handlu w czasie właściwy będą przedłożone, a przed onym zupełnym zatwierdzeniem, żadnych przygotowań do ich wykonania przedsiębrać nie wolno.

Przy budowie należy zastosować się do wymagań przez ministerstwo handlu stawić się mających, jakież do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Zastrzega się, iż do zmian w projektach budowy potrzebnem będzie zatwierdzenie ze strony administracji państwa, o ile takowe stosownie do rezultatu rewizji wojskowo technicznej i obejścia śladu w myśl §. 6 ustawy o koncesjach na koleje żelazne, przez komisję polityczną przedsięwziąć się mającego, w interesie obrotu publicznego, i dla zabezpieczenia trwałości kolei, jak nie mniej dla dopełnienia postanowień prawnych, okażą się potrzebnemi.

Wszystkie mosty, jakież wszystkie inne znaczniejsze budowle i budyńki mają być wystawione jako stałe, z żelaza i kamienia; tunele zaś i filary, od razu w szerokości pokładu pod dwie koleję.

Gdyby przy pierwszym urządzeniu ze względów oszczędności budowle tymczasowe potrzebnemi się okazały, mianowicie przy mostach; takie budowle tymczasowe będą wprawdzie dozwolone, ale zastrzega się wyraźnie, że wydatki na późniejsze ich przerobienie lub odnowienie w żadnym względzie skarbu państwa obciążać nie mogą, a zatem, jak się samo przez sie rozumie, nie mogą być zaciągane do rachunków ruchu, administracyi państwa w celu uzyskania gwarancji przedkładającej się mających.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej; administracyi państwa ma jednak prawo domagać się budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia onejże w miejscach, w których uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, po zwrocie zaliczek rządowych, jeżeliby były, i po uposażeniu funduszu rezerwowego według przepisów (§. 18); czysty dochód roczny z jednej mili przewyższy sumę 160.000 zł.

Co do używania dworców kolejowych już istniejących lub koncesjonowanych w miejscowości, zetknienia się z ich koleją, jakież co do urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym; koncesyjnymi zobowiązują się zawrzeć ugode z interesowanymi zarządami kolei. W razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei, koszta budowy mają ponieść koncesyjnymi.

Jeżeli względem wspólnego używania dworca obcej kolei ugoda przyjdzie do skutku, renta za to płacić zie mająca może być zaliczona w rachunkach ruchu pod wydatkami ruchu.

Oduośne ugody mają być administracyi państwa przedłożone do zatwierdzenia.

Administracyi państwa zastrzega sobie prawo określić w braku porozumienia warunki wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych tudzież warunki ujścia kolei prowadzących do kopalni i fabryk.

§. 3. Koncessonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę koncessjonowanej kolei w przeciągu roku, licząc od dnia udzielenia koncesji, ukończyć ją w przeciągu następujących dwóch lat i gotową kolej oddać na użytk publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania, jakież zobowiązania w §. 2 określonych, koncessonaryusze winni zabezpieczyć stosownie do dokumentu osobno sporządzonego, złożeniem kauzy w kwocie 100.000 zł. wal. austr.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncessjonowanej nadaje się koncessonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień prawnych.

Ma być także przyznane koncessonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracja państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncessjonowanej, winni koncessonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesji, jakież istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncessonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową. Administracja pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacji końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego czterokołowego wagonu, koncessonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracja pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncessjonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natomasť koncessonaryusze winni utrzymywać swoim kosztem i naprawiać wagony poczty ruchomej.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach ma być wyznaczony bezpłatnie stosowny pokój i izba na sprzęt, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncessonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencji urzędników pocztowych lub służb, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencje odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcją kolei a jej podległymi organami, lub korespondencje tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniaach kolei przez służbę kolejową.

§. 7. Koncessonaryusze zobowiązują się pozwolić administracji telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracja telegrafów winna jednak porozumieć się z koncessonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii.

Koncessonaryusze winni wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej; natomiast mają prawo przymówiać do pałi telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencje odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracja państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego

depeszy państwowych; tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracji państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

a) Taryfa maksymalna od mili austriackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	30	ct. wal. austr
„ drugiej „	25	“ ”
„ trzeciej „	15	“ ”
„ czwartej „ (dla stojących)	9	” ”

Dla pociągów pospiesznych, które przynajmniej z wagonów I i II klasy składać się winny, taryfy te mogą być podwyższone o 20 proc., pod warunkiem, że chyzość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejszą od przeciętnej chyzości pospiesznych pociągów innych kolei austriackich.

b) Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyzości od celnara człowiego i mili:

I klasa	1·95	ct. wal. austr.
II „	2·25	“ ” ”
III „	3	” ” ”

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych jeżeli wagony będą całkiem napełnione:

	A. Zboże i sól	B. Drzewo opałowe i do rzniczenia	C. Węgiel kamienny, koks, torf prasowany, żywice, bryły żelazne, kamienie wapienne i budulcowe
centów w walucie austriackiej			
Na pierwsze 5 mil . . .	1·5	1·2	1·0
Na większe odległości . . .	1·4	1·0	0·8

Jako opłata za expedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od celnara człowiego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracyja powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycję pobierane będzie tylko 1·5 ct.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacji towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolejce państwa.

Przy wyniarze cen jazdy od przestrzeni z wzniesseniem 1 : 60 i wyżej, dozwala się przyjąć dla takowych $1\frac{1}{2}$ razową długość.

Koncessyonarze są zresztą obowiązani stósować w przewozie frachtów taką nomenklaturę i klasyfikację towarów, i takie postanowienia przewozowe, jakie większa część kolei żelaznych austriackich dla powszechnego austriackiego obrotu związkowego zaprowadzić uchwali, jakoteż obowiązani są poddać się odnośnym wymaganiami ministerstwa handlu.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach wyżej określonych, służy konesyonaryuszom; nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnymi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natęczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie ugody z innymi zarządami kolei, tyczące się przewozu towarów, które mogłyby zmienić dochód czysty, w §. 13 niniejszego dokumentu koncesyjnego zagwarantowany, podlegają przed wejściem w życie zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszczane publicznie.

Jeżeli administracja państwa z jedną lub drugą koleją przytykającą zgodzi się na jaką taryfę specjalną, taryfa ta stosowana będzie oraz na kolej obecnie konesyonowanej.

Zresztą zastęga się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów: konesyonarze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Administracyi państwa w każdym razie wolno będzie zarządzać odpowiednie zniżenie cen jazdy i frachtu wraz z należytostiami pobocznymi, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat wynosić będzie więcej niż dziesiąty procent.

W razie nadzwyczajnej drożyzny w cesarstwie austriackim, administracja państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowana także w walucie krajowej.

Redukcja taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu do obliczenia ustanowiąc się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcją kolej północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyjnego.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolej austriackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takie mają obowiązywać także na kolej konesyonowanej.

Postanowienia te winny być stosowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich, do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, korpusu straży policyjnej wojskowej, tudzież straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Konesyonarze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolej żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowymi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolej żelaznej, jak nie mniej do ugody dodatkowej względem przewozu obłożenie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

*) Rozporządzenie normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868, Zeszyt 21, Nr. 97.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej koncesyonariusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 *) tudzież postanowieniom ustaw specjalnych, tyczących się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficeraliści i śluszy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesji lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleciением tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. Koncesyonariuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszy, pozwala się im wydawać akcje i obligacje z prawem pierwszeństwa, opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Atoli obligacje z prawem pierwszeństwa tylko na taką sumę w obieg puszczone być mogą, aby ich odsetki przynajmniej 4 procentowe nie przewyższały sumy rocznej 336.000 zł. w wal. austr. srebrem.

Suma uzyskana zapomocą obligacji z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacje z prawem pierwszeństwa będą puszczone w obieg w walucie zagranicznej, kwota ich w walucie austriackiej także uwidoczniona być winna.

Umorzenie obligacji z prawem pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcji.

Gwarancja procentów ze strony rządu państwa, w §. 13 określona, może być dla obligacji z prawem pierwszeństwa na żądanie koncesyonariuszów przyzwolona od dnia wystawienia onychże obligacji pod warunkiem, że co do wypłaty odsetków dana będzie odpowiednia rękojmia.

Czy rękojmia jest odpowiednią o tem może rozstrzegać jedynie rząd państwa, koncesyonariuszom zaś nie służy prawo wnoszenia w tym względzie zarzutów.

Spółka wechodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonariuszów.

Administracja państwa zastrzega sobie zatwierdzenie statutów spółki.

§. 13. Państwo zapewnia kolei koncesjonowanej gwarancję czystego dochodu rocznego aż do ogólnej kwoty maksymalnej trzysta trzydziestu sześć tysięcy zł. wal. austr. w srebrze na czas trwania koncesji, w taki sposób, że jeżeliby czysty dochód roczny nie wynosił sumy zagwarantowanej, administracja państwa uzupełni to, aby niedostawało. Gwarancja ma się zaczynać od dnia otwarcia ruchu na całej koncesjonowanej linii.

§. 14. Z czystego dochodu rocznego zagwarantowanego taka kwota ma być obracana na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracja państwa na zasadzie planu amortyzacji, przez nią zatwierdzić się mającego i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczyony był umorzony w ciągu trwania koncesji.

§. 15. Jeżeli administracja państwa miała płacić dodatek z powodu wzięcia na siebie gwarancji, uczyni to po poprzednictwem zbadaniu przedłożyć się mających, opatrzonych dowodami rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

*) Dz. u. p. 151.

Na zapłaceniu jednak kuponów od obligacji skarb uiszczać będzie nawet pierwnej wpłaty częściowe stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesjonariusze będą o to prosić na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że później zrobione będzie obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznym zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być powinny, okazało się, że zaliczki wymierzone za wysoko, koncesjonariusze obowiązani są zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześciu procentowych odsetków. Żądanie jednak co do dopłaty ze strony państwa przedłożyć należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym bowiem razie będzie uważane jako wygasłe.

§. 16. Kwota, którą administracja państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancji uważana być ma tylko jako zaliczka, oprocentowana po cztery od stu rocznie.

Jak tylko dochód czysty kolej przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa każdorazowej nadwyżki zwrócona będzie natychmiast administracyi państwa na pokrycie danej zaliczki i procentów, aż do całkowitego umorzenia.

Z pozostałą drugiej połowy ma być odłożona do funduszu rezerwowego (§. 18) część, przez administrację państwa w statutach wyznaczyć się mająca.

Opłata przypadających odsetków ma być uskuteczniana przed zwrotem zaliczek.

Jeżeli takie zaliczki lub odsetki nie będą państwu zapłacone do chwili wygaśnięcia koncesji lub odkupu kolej, sciągnięte zostaną z pozostałoego jeszcze majątku kolej.

§. 17. Stałe płace członków rady zawiadowczej, jeżeli miejsce miały, nie mogą być wnoszone do rachunku ruchu, administracyi państwa z tytułu gwarancyi przedkładając się mającego.

Natomiast koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych jeżeli miejsce miały; jakież podatki po upływie uwolnienia od takowych, w §. 20 nadanego, przez przedsiębiorstwo opłacać się mające, mogą być wniesione do tego rachunku ruchu jako wydatek; co się tyczy należności stempelowych od kuponów nie jest to dopuszczalne.

§. 18. Po upływie pierwszego roku ruchu utworzony będzie fundusz rezerwowy, przeznaczony na pokrycie wydatków nadzwyczajnych, pomnożenie środków przewozu i ruchu, tudzież na budowę nowe i na rozszerzenia.

Do takowego zaliczone będą:

- a) pozostałość kapitału budowy jeżeli będzie;
- b) suma przedawnionych odsetków i dywidend;
- c) dopłata piętnego procentu połowy czystego dochodu, zagwarantowaną sumę roczną przewyższającego;
- d) dochód z przedaży starych materiałów budowy nadziemnej i środków przewozowych.

§. 19. Koncesjonariusze są uprawnieni ustanawiać agencje w kraju i zagranicą, jakież urządzać środki przewozu osób i towarów na wodzie i na lądzie z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 20. Administracja państwa, ze względu na interes swój z tytułu dania gwarancyi, ma prawo przekonywać się czy budowa kolej jakież urządzenia ruchu we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale są wykonane, tudzież zarządzać aby wadliwości w tym względzie powstrzymane, a wzglednio usunięte zostały.

Administracja państwa ma prawo wydelegować urzędnika do oglądania w zarząd.

Komisarz przez administrację państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeli zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Administracya państwa zarządzi wykonywanie nadzoru nad zawiadowstwem pod względem ekonomicznym w takim sposobie, aby przy złożeniu rachunków rocznych w powszechności jedna tylko superrewizyja liczb była potrzebną.

Za ten nadzor rządowy budowy i ruchu, koncesyjary usze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które administracya państwa wymierzy w stosunku do tego co inne kolejne płaca.

§. 21. Kolei wymienionej w §. 1 mogą być nadto zapewnione jeszcze następujące ulgi finansowe:

- a) uwolnienie od podatku dochodowego i należytości stempelowych od kuponów, jakież od wszelkich podatków, które na mocy przyszłych ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat piętnaście, licząc od dnia otwarcia ruchu;

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo żadnego podatku dochodowego płacić nie będzie;

- b) uwolnienie od stempli i należytości od wszelkich ugod, podań i innych dokumentów pozyskanie kapitału na celu mających tudzież odnoszących się do budowy i urządzenia kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stempli i należytości pierwszej emisji akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych, jakież należytości za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów.

§. 22. Czas trwania koncesji ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całą kolej w §. 1 wzmiankowanej.

§. 23. Po upływie czasu w §. 22 wyznaczonego, koncesja gaśnie.

Takowa gaśnięcie jednak i przed rzecznym okresem, jeżeli termina rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, mianowicie przesileniami politycznymi i skarbowemi.

§. 24. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolejki koncesyjowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wystawienia koncesji.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywistego odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, a przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu policzony będzie dla przedsiębiorstwa.

Gdyby jednak obliczony przeciętny czysty dochód nie wynosił przynajmniej pięciu odsetek w srebrze nominalnego kapitału zakładowego, przez administracyę państwa zatwierdzonego, taż suma minimalna służyć będzie za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

§. 25. Przy wygaśnięciu koncesji i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolejki koncesyjowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolejki i wszystkich nieruchomości przynależyci, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolejki potrzebnych w miejscowościach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materiałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosoowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jako odpowiada pierwszemu urzędzeniu ruchu w kapitale zakładowym zawartemu.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesjonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionymi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesji, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesjonary usze zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabitych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składowów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracyja państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 26. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań dokumentem koncesji lub ustawami wskazanych, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesję, nawet przed upływem jej trwania, jako wygasłą.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesji nie ważył się działać, i nadając koncesjonarzyom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesją niniejszą i wszystkimi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszym stołecznem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia jedenastego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ósmset siedmdziestym pierwszym, Naszego panowania dwudziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Hohenwart r. w.

Holzgethan r. w.

Schäffle r. w.

